

Trasporti di petrolio e Gnl nel caos per le sanzioni Usa

SHIPPING

Noli alle stelle e timori per i rifornimenti dopo le misure contro Cosco

Sissi Bellomo

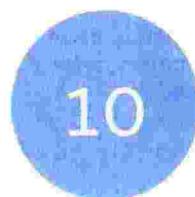
I trasporti marittimi di petrolio e gas liquefatto sono nel caos dopo le sanzioni comminate dagli Stati Uniti contro due società cinesi controllate da Cosco Shipping, il più grande armatore del mondo. I noli delle petroliere di stazza maggiore sono triplicati nel giro di una settimana. E l'impatto sui costi di approvvigionamento non è l'unica conseguenza della decisione di Washington. Come nel caso Rusal – il gigante russo dell'alluminio finito a sua volta per dieci mesi nella blacklist degli Usa – l'azione del dipartimento del Tesoro ha messo in moto reazioni a catena che stanno creando difficoltà imprevedibili a livello globale.

A sorpresa la misura sta mettendo a rischio le forniture di Gnl dalla Russia, proprio alle porte dell'inverno: Teekay Lng, società quotata negli Usa, è finita nella lista nera perché socia di China Lng Shipping (controllata da una delle entità sotto sanzioni) in una joint venture paritaria che possiede metaniere rompighiaccio in servizio a Yamal Lng. Novatek, che possiede l'impianto, ha subito rassicurato di essere in grado di «garantire le consegne ai clienti entro i termini contrattuali». Ma le navi in questione, che contano per il 40% della capacità di trasporto da Yamal, sono state costruite su misura per la società russa e non saranno facili da sostituire.

Le sanzioni contro le controllate di Cosco minacciano intanto di ripercuotersi anche contro i petrolieri americani, ostacolandone le esportazioni in un momento già non facile per il settore dello shale oil.

«I noli erano già entrati in tensione per il bombardamento degli impianti petroliferi sauditi, poi sono arrivate a sorpresa le sanzioni di Trump e il rialzo si è accentuato», ricorda Paolo D'Amico, presidente di Intertanko, l'associazione internazionale degli armatori di navi cisterna. Per le Vlcc (Very Large Crude Carriers), super-petroliere capaci di trasportare 2 milioni di barili di greggio, «ormai si superano 70mila dollari al giorno, dai circa 25mila di prima degli attacchi contro Aramco».

Gli Usa si sono limitati a sanzio-



MILIONI DI DOLLARI

Il costo record per il viaggio di una petroliera Vlcc dalla US Gulf Coast all'Asia

nare due società della galassia Cosco: la Cosco Shipping Tanker (Dalian) e la Cosco Shipping Tanker (Dalian) Seaman & Ship Management, accusate di aver trasportato petrolio iraniano. Non tutta la flotta dell'armatore cinese, che controlla una fitta rete di società (con legami non sempre trasparenti), è nella lista nera. E non c'è alcuna misura punitiva contro la holding Cosco Shipping, ha chiarito l'Ofac (Office of Foreign Assets Control). L'ente responsabile di applicare le sanzioni Usa, a differenza che in altri casi in passato, non ha però elencato i nomi delle navi

coinvolte. «In questo momento – afferma D'Amico – c'è molta confusione, tutti sono terrorizzati di finire nelle maglie delle sanzioni secondarie. Il risultato è che ci sono una cinquantina di Vlcc considerate intoccabili». In pratica circa il 5% dell'intera flotta mondiale.

Diverse navi riconducibili al gruppo Cosco sono state bloccate nei porti o addirittura in navigazione da noleggiatori preoccupati per le possibili conseguenze. E l'affannosa ricerca di petroliere alternative sta già spostando le tensioni sui noli dal segmento delle Vlcc alle navi di stazza inferiore, in particolare le Suezmax da 1 milione di barili.

La scarsità di navi disponibili è particolarmente acuta sulla rotta transatlantica: il viaggio di una Vlcc dalla US Gulf Coast all'Asia è arrivato a costare ben 10 milioni di dollari secondo Platts, un'impennata che compromette la competitività del greggio americano. «Quando hanno messo le sanzioni non credo che abbiano pensato a cosa avrebbe comportato per le esportazioni Usa e per i produttori Usa», ha commentato Olivier Jakob di Petromatrix.

Per le navi del gruppo Cosco – e a catena per i proprietari dei carichi trasportati – stanno emergendo anche altri problemi, che allungano la lista dei danni collaterali: Lloyd's List riferisce di difficoltà nei rifornimenti di carburante (di solito si paga in dollari) e soprattutto sul fronte delle polizze, con ricadute su assicuratori e riassicuratori marittimi europei. L'armatore cinese sta infatti abbandonando il Gruppo internazionale dei Club P&I (Protection & Indemnity) per ripiegare sulla China Shipowner's Mutual Association.